

## **FynBus bestyrelse**

### **Referat**

**Torsdag den 10. december 2015 kl. 16.00-18.00**

#### **Deltagere:**

Formand Morten Andersen, Nordfyn

Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark

Bestyrelsesmedlem Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn

Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart

Bestyrelsesmedlem Per Jespersen, Nyborg

*afbud*

Bestyrelsesmedlem Anders W. Berthelsen, Odense

Bestyrelsesmedlem Birger Jensen, Svendborg

Bestyrelsesmedlem Jesper Hempler, Kerteminde

Bestyrelsesmedlem Kristian Grønbæk Andersen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Jan Ole Jakobsen, Langeland

Repræsentantskabsmedlem Hans Bjerregaard, Assens

Repræsentantskabsmedlem Søren Vestergaard, Ærø

Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Kontraktchef Ingrid Dissing

**DAGSORDEN:**

Sager til beslutning: .....	3
1. Strategi 2016 .....	3
2. Bus & Tog samarbejdet - aftalekompleks .....	3
3. Kombinationsprojekt cykler og busser .....	6
4. SBH takster 2016 .....	11
Sager til drøftelse: .....	12
Sager til orientering:.....	12
5. Takstharmonisering.....	12
6. Status for Rejsekort .....	15
7. Meddelelser .....	15
8. Eventuelt.....	16

**Sager til beslutning:****1. Strategi 2016****Sagsnummer:**

201511-13455

**Resumé:**

FynBus fremlægger forslag til Strategi og handleplan 2016 for bestyrelsen. Strategien skal understøtte det overordnede mål for flere passagerer i busserne, samt angive retningen for FynBus' samarbejde med interessenter og kunder.

**Sagsfremstilling:**

FynBus fremlægger i lighed med tidligere år forslag til Strategi og handleplan 2016 for bestyrelsen. Strategien er administrationens arbejdsgrundlag og udgangspunkt for prioritering af opgaver.

Forslaget indeholder dels indledning om strategien samt mission, vision og overordnet mål, dels beskrivelse af de strategiske initiativer, der understøtter opnåelsen af det overordnede mål.

Strategien bygger videre på det tidligere besluttede overordnede mål om flere passagerer i busserne, men til forskel fra tidligere år, hvor der primært har været tale om en vækststrategi, er der også i år tale om en strategi for fastholdelse af kunderne, idet FynBus i 2016 forventer passagervæksten udfordret af det fortsatte arbejde med anlæggelse af letbane i Odense, samt implementering af rejsekort.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- Forslag til FynBus' strategi 2016.

**Vedtagelse:**

Godkendt som indstillet.

**Bilag:**

Bilag 1.1: FynBus' strategi 2016.

**2. Bus & Tog samarbejdet - aftalekompleks****Sagsnummer:**

201511-13456

**Resumé:**

*Bus & Tog er et frivilligt samarbejde mellem udbydere af kollektiv trafik i Danmark og private entreprenører med det formål at opretholde og udbygge samarbejdet i den kollektive trafik for at skabe bedre sammenhæng i den offentlige servicetrafik med bus, tog og metro og at sikre, at det er nemt at være kunde i den kollektive trafik. Samarbejdet er reguleret af en hovedsamarbejdsaftale og et tilhørende antal samarbejdsaftaler.*

*Efter vedtagelsen af en strategi for Bus & Tog i 2013 er aftalegrundlaget revurderet og nu udmøntet i en hovedaftale og 8 samarbejdsaftaler.*

*Hovedsamarbejdsaftalen samt samarbejdsaftalerne med bilag forelægges bestyrelsen til godkendelse.*

**Sagsfremstilling:**

Bus & Tog er et frivilligt samarbejde mellem udbydere af kollektiv trafik i Danmark og private entreprenører, der har tilladelse til at udføre kollektiv trafik. Formålet er, at opretholde og udbygge samarbejdet i den kollektive trafik for at skabe bedre sammenhæng i den offentlige servicetrafik med bus, tog og metro og at sikre, at der er nemt at være kunde i den kollektive trafik.

Samarbejdet i Bus & Tog er reguleret af en hovedsamarbejdsaftale og et tilhørende antal samarbejdsaftaler med bilag. Aftalekomplekset regulerer Bus & Tog medlemmernes indbyrdes aftaler, produkter og samarbejde, ligesom aftalerne regulerer fordeling af indtægter og udgifter knyttet til fælles produkter, services og projekter.

I 2013 blev der i Bus & Tog regi vedtaget en ny strategi for Bus & Tog. Som en del af den nye strategi blev det besluttet, at Bus & Togs aftalegrundlag skulle revurderes med henblik på at sikre, at aftalegrundlaget mellem parterne er enkelt, transparent og effektivt.

I foråret 2015 blev først hovedsamarbejdsaftalen udarbejdet og efterfølgende er de tilknyttede samarbejdsaftaler med tilknyttede bilag blevet udarbejdet.

Det er i aftalekomplekset fremhævet, at Bus & Tog er et konsensussamarbejde, hvorfor direktørgruppen kun træffer beslutninger ved enstemmighed, dog under betragtning af almindelige inhabilitetsbestemmelser.

Hovedsamarbejdsaftalen (bilag 2.1) regulerer de overordnede forhold i samarbejdet, herunder beslutningskompetence, finansiering, regnskab og budget.

Dertil kommer 8 samarbejdsaftaler (bilag 2.2 – 2.8), der omfatter:

- Samarbejdsaftale vedr. takstsamarbejdet
- Samarbejdsaftale vedr. fordeling af passagerindtægter fra takstsamarbejdet
- Samarbejdsaftale vedr. afregning af passagerindtægter fra takstsamarbejdet
- Samarbejdsaftale vedr. landsdækkende dør til dør befordring af handicappede
- Samarbejdsaftale vedr. rejsedata
- Samarbejdsaftale vedr. Rejsekort Kundecenter
- Samarbejdsaftale vedr. rejseregler og sanktions- og misbrugspolitik
- Samarbejdsaftale vedr. billettering, salg og kontrol (ikke færdigarbejdet og ikke vedlagt)

Derudover er knyttet et antal bilag til de enkelte samarbejdsaftaler. De væsentligste ændringer af det revurderede aftalegrundlag for Bus & Tog fremgår af bilag 2.10.

Hovedsamarbejdsaftalen samt samarbejdsaftalerne med bilag forelægges bestyrelsen til godkendelse.

Følgende samarbejdsaftale samt bilag er dog ikke færdigudarbejdet og vil blive forelagt bestyrelsen til godkendelse senere.

- Samarbejdsaftale vedr. billettering, salg og kontrol
- Bilag 3.3 til Samarbejdsaftale vedr. afregning af passagerindtægter fra takstsamarbejdet.
- Bilag vedr. "Rejsekort Rejseregler" er tilknyttet "Samarbejdsaftale vedr. rejseregler og sanktions- og misbrugspolitik". De nugældende "Rejsekort Rejseregler" var fastlagt før FynBus besluttede at indtræde i Rejsekortet.

En arbejdsgruppe under Bus & Tog, hvori en repræsentant fra FynBus deltager, er pt ved at udarbejde fælles Rejsekort Rejseregler.

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- Bus & Tog aftalekomplekset

### **Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet, dog således at samarbejdsaftale 2 vedrørende fordeling af passagerindtægter fra takstsamarbejdet godkendes under forbehold af, at der opnås enighed med DSB om afregning for 2013.*

### **Bilag\*:**

Bilag 2.1	Bus & Tog Hovedsamarbejdsaftale.
Bilag 2.2	Samarbejdsaftale 1 vedr. takstsamarbejdet.
Bilag 2.3	Samarbejdsaftale 2 vedr. fordeling af passagerindtægter fra takstsamarbejdet.
Bilag 2.4	Samarbejdsaftale 3 vedr. afregning af passagerindtægter fra takstsamarbejdet.
Bilag 2.5	Samarbejdsaftale 4 vedr. rejsedata.
Bilag 2.6	Samarbejdsaftale 5 vedr. rejseregler og sanktions- og misbrugspolitik.
Bilag 2.7	Samarbejdsaftale 6 vedr. Rejsekort Kundecenter.
Bilag 2.8	Samarbejdsaftale 7 vedr. landsdækkende dør til dør befordring af handicappede.
Bilag 2.9	Standardaftalens § 11-15 (billettering, salg og kontrol)

\* Bilagsmateriale 2.1 – 2.9 til punkt 2 er vedlagt som ét separat bilag med links til de enkelte del-bilag grundet bilagets samlede størrelse.

Bilag 2.10                      Advokatfirmaet Kromann Reumert: Væsentlige ændringer af aftalegrundlaget for Bus & Tog.

### 3. Kombinationsprojekt cykler og busser

**Sagsnummer:**

201511-13457

**Resumé:**

*FynBus har i perioden 2011-2015 gennemført et forsøg med kombinationsrejser med bus og cykel, med tilskud fra Trafikstyrelsen passagerpulje. Baggrunden for forsøget var, at FynBus ønskede at vurdere muligheden for at styrke en sammenhængende kollektiv trafik, hvor busser og cykler i kombination leverer en fleksibel og sund transport. Omstigning imellem flere kollektive transportmidler er ikke altid attraktivt i konkurrence med brug af bil, mens en kombination med bus og cykel kunne være en fleksibel mulighed for mange.*

*Forsøget fik af en række grunde mest fokus på medtagning af cykler i de regionale busser.*

*Administrationen anbefaler, at der gennemføres et ét-årigt forsøg med cykler i busserne i Odense og Svendborg kommuner, og at der indledes drøftelser med kommunerne og entreprenørerne Keolis og Arriva, der varetager kørslen i hhv. Odense og Svendborg og den regionale kørsel.*

**Sagsfremstilling:**

FynBus har i perioden 2011-2015 gennemført et forsøg med kombinationsrejser med bus og cykel, med tilskud fra Trafikstyrelsen passagerpulje.

Der er afrapporteret til Trafikstyrelsen, som efterfølgende har godkendt udbetaling af det forventede støttebeløb.

Baggrunden for forsøget var, at FynBus ønskede at vurdere muligheden for at styrke en sammenhængende kollektiv trafik, hvor busser og cykler i kombination leverer en fleksibel og sund transport. Omstigning imellem flere kollektive transportmidler er ikke altid attraktivt i konkurrence med brug af bil, mens en kombination med bus og cykel kunne være en fleksibel mulighed for mange. Ventetiden kan næsten helt elimineres, og som cyklist vil man i højere grad føle sig som herre over en del af turens forløb.

Bil og cykel har det til fælles, at der er tale om individuel transport, som tiltaler mange mennesker. Ved at lade cyklen indgå som et led i transportkæden vil nye kundegrupper bedre kunne blive tiltrukket af den kollektive trafik, og de vil med stor sandsynlighed kunne fastholdes i denne vane.

Hvis den kollektive trafik i Danmark skal opnå en væsentlig vækst, er der behov for at styrke kombinationsrejserne. Det samme gælder cykeltrafikken, som med få undtagelser er enten stagnerende eller faldende i de danske byer. Ved at tilbyde bedre muligheder for at kombinere bus og cykel er der et potentiale for vækst.

Den oprindelige projektansøgning til trafikstyrelsen indeholdt 6 aktiviteter:

- Cykler i bussen
- Cykler foran på bussen
- Pladsreservation

- Cykelanhænger
- Sikker cykelparkering ved stoppestederne
- Markedsføring af kombinationsrejser

Undervejs i projektet bortfald nogle af aktiviteterne. En nærmere beskrivelse fremgår af statusrapporten til trafikstyrelsen i bilag 3.1.

I henhold til rejsereglerne er det tilladt at medtage cykler på alle ruter, undtaget bybusser. Dog er der maksimalt plads til to cykler. Med indførelsen af laventre busser er der ikke længere baggagerum i busserne, og cyklen skal derfor tages med ind i bussen i passagerarealet. Her kan der være behov for at dele pladsen med barnevogne, kørestole og stående passagerer. Af samme grund er det i øjeblikket ikke tilladt at medtage cykler i bybusser.

De regionale rutebiler, der som hovedregel kan medtage to cykler uden problemer, fungerer også som bybus i Odense og Svendborg. Medtagning af cykler er derfor i strid med reglerne, hvis en rejsende for eksempel ønsket at have cyklen med fra Kerteminde til Odense centrum.

FynBus ønskede derfor at undersøge andre muligheder for cykelmedtagning.

I Tyskland og Schweiz er det eksempelvis muligt at medtage cykler bag på bussen, og i USA kan cykler de fleste steder anbringes foran på bussen. Som det fremgår af rapporten til Trafikstyrelsen kunne den sidstnævnte løsning ikke gennemføres i Danmark af sikkerhedsmæssige årsager. Forsøget blev derfor væsentligt begrænset, og fokuserede derefter primært på cykler inde i bussen.

#### Cykler i Bussen:

På alle ruter, undtaget bybusser er det tilladt at medtage cykler, dog aktuelt mod en pris af 25 kr. pr. tur.

Formålet med denne aktivitet var, at sikre en løsning for medtagning af minimum 2 cykler i bybusser, uden chaufførens aktive medvirken.

Inspireret af en løsning på Bornholm blev der lavet en simpel løsning på bussens midterperon, hvor op til 4 cykler samtidigt kan fastgøres med velcrobånd. På den regionale rute mellem Langeland og Svendborg, blev der gjort plads til 4 cykler på midterperronen ved at erstatte et dobbeltsæde med klapstole i de 5 relevante busser.

I Odense kan i øjeblikket medbringes op til 3 cykler ad gangen på forsøgsruterne. Forsøgsruterne i Odense var fra starten rute 81-83, der kørtes af Odense Bybusser. Forsøget blev undervejs udvidet til også at omfatte rute 91-92, der kørtes af Tide Bus.

Forsøget blev gennemført med laventrebusser, uden for myldretiden. Det var på forsøgsruterne gratis at medtage cykel.

På baggrund af antallet af medtagne cykler i forsøgsperioden vurderes der at være et potentiale på 20.000 nye passagerer årligt, idet der er taget højde for et anslået passagerfald fra kunder, der vil føle sig generet af cykelmedtagning. Dette svarer til en merindtægt på ca. 150.000 kr. årligt.

På de øvrige ruter vil der være potentiale på mindst 5.000 nye ture, svarende til en merindtægt på ca. 50.000 kr., idet der medregnes bortfald af indtægter ved at gøre ordningen gratis.

Der er i projektet gennemført både kunde- og chaufførundersøgelser. Kunderne er generelt glade for muligheden for at medtage cykler i bussen, mens chaufførerne har udtrykt lidt større skepsis for ordningen, dog således at chauffører, der har kørt længst tid med ordningen generelt er tilfredse med ordningen, mens chauffører, der ikke har kørt så lang tid med ordningen er mindre tilfredse.

Chauffører påpeger blandt andet konfliktsituationer med andre kunder og prioritering mellem cykler og fx barnevognskunder som potentielle problemområder.

Da forsøget hverken taler klart for, eller klart imod medtagning af cykler i bybusserne foreslås det, at der gennemføres et forsøg. I de seneste udbud af buskørsel på Fyn, er muligheden for cykelmedtagning på midterperronen indskrevet i udbudsmaterialet.

Af hensyn til at minimere konfliktsituationer i bussen og sikre optimal driftsafvikling i myldretiden, bør der på hverdage fastholdes en spærretid, således at der ikke kan medtages cykler i tidsrummet kl. 6.00 til 9.00. Umiddelbart vurderes på baggrund af forsøget ikke behov for lignende specifik spærretid om eftermiddagen. Ved at have spærretid om morgen har man indirekte også en spærretid om eftermiddagen.

I forhold til en evt. spærretid om eftermiddagen, vil det i givet fald skulle dække de passagermæssigt tungeste tidsrum, der er kl. 13-17.

Da der er begrænset plads i busserne, og dermed potentielle konflikter i forhold til medtagning af cykler, barnevogne, kørestole mv., skal der i forhold til både chauffører og kunder sikres klare regler. Princippet vil være "først-til mølle". Som supplement hertil vil der fortløbende være brug for adfærds- og holdningskampagner om at vise hensyn til hinanden.

For at cykelmedtagning skal blive en succes og sikre flere nye passagerer, bør ordningen være gratis.

#### Cykler foran og bag på bussen:

Denne innovative del af projektet blev begrænset, da FynBus ikke kunne opnå dispensation hos Trafikstyrelsen til montering af et cykelstativ foran på bussen, svarende til løsninger i fx USA.

Som alternativ til denne løsning blev på busserne på Ærø, der er højgulvsbusser, lavet forsøg med specialmonteret cykelstativ bagerst på bussen.

På Langeland havde busserne et supplerende standard cykelstativ til 3 cykler som kunne bruges, hvis pladserne inde i bussen ikke rakte. Disse stativer blev stort set ikke brugt, da kapaciteten i bussen var tilstrækkelig i forhold til efterspørgslen.

En bagmonteret løsning kræver, at chaufføren sikrer, at det sker forsvarligt. Det giver udfordringer i forhold til tidsforbrug samt arbejdsmiljø, ligesom det indvirker på den samlede

køretid, hvis der skal medtages cykler på den måde. Specielt på Ærø har der været utilfredshed blandt chaufførerne, idet ordningen her på grund af højgulvsbusser krævede at chaufførerne skulle hjælpe med montering af cyklen på stativ bag på bussen.

Forsøget på Ærø viste at en sådan løsning vil kunne fungere, hvis cykelmedtagning begrænses til udvalgte stoppesteder, hvor det kan foregå sikkert i forhold til den øvrige trafik. På Ærø var det specifikt endestationerne i Søby og Marstal samt havnen i Ærøskøbing.

#### Pladsreservation

Denne del af projektet bortfaldt, da FynBus undervejs i projektet koblede sig på trafiksekskabernes fælles samarbejde, TITSAM, hvor selskaberne er i gang med at udvikle et fælles gruppe- og reservationssystem, hvor kunderne blandt andet vil få mulighed for at lave pladsreservation til cykler, men også til fx barnevogn og kørestole. Eventuel indførelse af pladsreservation vil medføre forskellige udfordringer, men også give muligheden for at tilbyde pladsgaranti. Dette bør vurderes nærmere når systemet er færdigudviklet.

Udviklingen af denne løsning er dog ikke gået som stærkt som forventet, og der er i øjeblikket ikke en brugbar løsning.

#### Cykelanhænger:

I projektets første del blev forsøg med stor cykeltrailer på Langeland afprøvet. Efterspørgslen var begrænset i forhold til cykelkapaciteten, og chaufførerne oplevede forskellige praktiske udfordringer med cykeltrailereren.

Kørsel med cykeltrailer betyder maksimal hastighed på 70 km/t, hvilket fører til pres på køretiden, hvis der er længere strækninger med 80 km/t. Ligeledes skal chaufføren hjælpe med på- og aflæsning og der er øget tidsforbrug med af- og påmontering af cykeltrailer i forbindelse med fx vask.

Efter ½ års kørsel med cykeltrailereren, anmodede entreprenøren om at lave en alternativ løsning, hvor cyklerne blev medtaget inde i bussen, suppleret med standard Thule cykelstativ til bag på bussen i de få situationer, hvor der ikke ville være nok kapacitet inde i bussen. Stativet blev stort set aldrig brugt.

Brug af cykeltrailer vurderes ikke anvendelig som generel løsning til cykelmedtagning, men der kunne muligvis være perspektiver i at tilbyde målrettede transportløsninger til fx cykelturismen. FynBus har dog ikke vurderet dette marked nærmere.

#### Sikker cykelparkering ved stoppestederne:

Denne del af projektet bortfaldt, da leverandøren af de tyverisikre cykelstativer efter projektstart meddelte, at de ikke kunne stå inde for kvaliteten af tyverisikringen alligevel.

FynBus tror fortsat, at der vil være perspektiver i at tilbyde så tyverisikre forhold ved stoppestederne som muligt. Løsningerne skal muligvis tænkes sammen med andre, forbedrede forhold for kunderne ved stoppestederne, hvilket vil kræve investeringer fra de fynske infrastrukturejere; kommunerne.

#### Markedsføring af kombinationsrejser:

Der er gennemført en række markedsføringstiltag. For alle gennemførte delaktiviteter er lavet specifikke pressemeddelelser og konkret markedsføring i de lokale medier. Forsøget med både cykeltrailer på Langeland og cykelmedtagning i bussen er blevet kraftigt markedsført via bussernes informationssystem.

Der har været gennemført en målrettet information til campingpladser, turistinformationer, havnefogeder, borgerservice og lignende.

Der har været opslag på samtlige stoppesteder i forsøget i særskilt afgangskassette.

Kundeundersøgelsen viser, at 80 % af kunderne har kendskab til ordningen med cykelmedtagning, og at de har fået deres information via FynBus markedsføring. Informationen har de overvejende fået fra informationen ved stoppestedet og via informationsskærmen i bussen.

#### Den videre proces

FynBus foreslår, at der indledes drøftelser med Odense Kommune og Svendborg Kommune om at indføre adgang til at medbringe cykler i bybusserne som et et-årigt forsøg. Entreprenørerne Keolis, som har kontrakt på bybuskørslen i Odense og Arriva, som har kontrakt på den regionale kørsel og bybuskørslen i Svendborg deltager i drøftelserne og i forberedelserne af forsøget.

Forsøget foreslås gennemført i tidsrum uden for myldretiden, og som et gratis tilbud. Hvis forsøget igangsættes skal rejsereglerne revideres, og der vil i givet fald blive fremlagt et nyt sæt rejseregler til bestyrelsens godkendelse i første halvår af 2016.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller,

- At bestyrelsen tager orienteringen om forsøget med kombinationsrejser til efterretning
- At FynBus indleder drøftelser med Odense Kommune, Svendborg kommune og entreprenørerne om at igangsætte et ét-årigt forsøgsprojekt med cykelmedtagning i bybusserne.

#### **Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

#### **Bilag:**

Bilag 3.1: Teknisk slutrapport kombinationsrejser.

#### 4. SBH takster 2016

**Sagsnummer:**

201511-13458

**Resumé:**

Det foreslås at fastholde prisstrukturen for kørsel for svært bevægelseshæmmede (SBH) i 2016.

**Sagsfremstilling:**

Ifølge lov om Trafikselskaber administreres handicapkørslen af trafikselskaberne, men der er forskellig praksis i de enkelte trafikselskaber vedr. prisstruktur, abonnementsordning m.v.

Kunder tilknyttet SBH-kørsel (kørsel for svært bevægelseshæmmede) hos FynBus betaler en fast abonnementspris for at være en del af kørselsordningen. Abonnementsprisen opkræves via girokort én gang årligt.

FynBus opkræver abonnementet forud ved første tilmelding til ordningen, ved udsendelse af et girokort og med anmodning om tilmelding til betalingservice.

Transportministeriet henstiller i brev af 12. marts 2010 til, at trafikselskaberne fastlægger takterne for individuel handicapkørsel således, at prisen ikke må være væsentligt højere end taksten for øvrig trafik, der varetages af et trafikselskab, jf. § 11, stk. 4 i lov om trafikselskaber. Der er på den baggrund fastsat en max. pris på kr. 100 pr. tur. Satsen svarer til taksten for en ti-zoners enkeltbillet voksen.

En enkeltbillet for en og to zoner for voksne koster hhv. 23 kr. og 24 kr., hvilket er uændret. På den baggrund foreslås det at fastholde starttaksen på 25 kr.

Den samlede prisstruktur fremgår af tabel 1.

Tabel 1. Prisstruktur

	<b>Nuværende prisstruktur</b>
Abonnement p.a.	455
Pris/km	2,5
Mindstepris	25
Maxpris	100

Af hensyn til kommunernes nettoudgifter ønsker vi ikke at reducere egenbetalingen, hverken via abonnement eller pris pr. km.

Mindste- og maxprisen ønskes fastholdt med baggrund i så tæt sammenhæng, som muligt til prisen for kollektiv trafik.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- Priserne for SBH-kørsel i 2016 er uændrede i forhold til 2015.

**Vedtagelse:**

Godkendt som indstillet.

**Sager til drøftelse:**

Intet.

**Sager til orientering:****5. Takstharmonisering****Sagsnummer:**

201511-13463

**Resumé:**

De vstdanske trafikkselskaber (FynBus, Sydtrafik, Midttrafik, Nordjyllands Trafikkselskab), DSB og Arriva har siden 2014 søgt at løse de takstmæssige problemer, der eksisterer, og som forstærkes af overgangen til rejsekortet. Parallelt hermed har FynBus søgt en forhandling med DSB om harmonisering af taksterne. Dette arbejde blev aktualiseret af Rigsrevisionens rapport til Statsrevisorerne om harmonisering af taksterne i den kollektive trafik, august 2015, hvor trafikkselskaberne og Transportministeriet kritiseres for, at der ikke er fundet en løsning på takstproblematikken. Transport- og Bygningsministeren har den 5. november 2015 bedt trafikkselskaber og togoperatører om en redegørelse i december 2015. Der vil i mødet blive orienteret om sagen.

**Sagsfremstilling:**

De vstdanske trafikkselskaber (FynBus, Sydtrafik, Midttrafik, Nordjyllands Trafikkselskab), DSB og Arriva igangsatte i 2014 et arbejde med henblik på at løse de takstmæssige problemer, der eksisterer, og som forstærkes af overgangen til rejsekortet.

Parallelt hermed har FynBus søgt en forhandling med DSB om harmonisering af taksterne, jf. sag på bestyrelsesmødet d. 25. marts 2015:

*"I forbindelse med FynBus' overgang til Rejsekortet er der bl.a. behov for en harmonisering af DSB's nuværende takster på Rejsekortet og FynBus takster på KVIKKortet, samt en harmonisering af priserne på månedskort. DSB og FynBus har tidligere udarbejdet et udkast til harmoniseringsaftale med tilhørende takstsæt. Dette blev godkendt af FynBus' bestyrelse den 13. marts 2014. Aftaleudkastet indebærer, at DSB's og FynBus takster ville ligge på samme niveau i forbindelse med Rejsekortets indførelse på Fyn i 2016.*

*Grundet uenighed om muligheden for at kompensere for eventuelle tab ifm. harmoniseringerne blev aftalen ikke indgået.*

*Administrationen lægger nu op til, at forhandlingerne om en fælles aftale mellem DSB og FynBus genoptages, bl.a. med udgangspunkt i nyt forslag til takstaftale, specifikke rabatordninger og betjening af stationerne på Øst- og Vestfyn."*

Statsrevisorerne har i rapporten fra august 2015 kritiseret trafikskaberne og Transportministeriet for, at der ikke er fundet en løsning på takstproblematikken. (Se evt. rapporten på <http://www.rigsrevisionen.dk/media/2051915/harmonisering-af-taksterne-i-den-kollektive-trafik.pdf> )

De bilaterale forhandlinger mellem FynBus og DSB er som følge heraf udskudt, og erstattet med et fælles forsøg i Vestdanmark på at finde en ny fælles takstmodel.

De væsentligste problemer, som kan gøre takstsystemet svært at forstå for kunderne, er:

1. Nogle gange er rejsekorttaksten dyrere end kontantbilletter.
2. Delt billetkøb. Det kan i nogle tilfælde betale sig at dele rejsen over, i stedet for kun at købe én billet.
3. Pris for ud- og hjemrejsen kan være forskellige.
4. Forskellig udmøntning af Off-peak-rabat, afhængigt af om der rejses med tog eller bus.
5. Takstgrænser kan være svære at forstå for kunderne.
6. Forskellig pris, selvom rejselængden er ens.
7. Forskellig udmøntning af mængderabat på Rejsekort.
8. Forskellige muligheder for fritidsrejser på Ungdomskort.
9. Forskellige rabatter, f.eks. for pensionister.
10. "Tølløse"- problemet: Det kan i nogle tilfælde betale sig at købe en længere rejse end nødvendigt.

Den største del af disse problemer skyldes, at Danmark er inddelt i takstområder, som er etableret for at beskytte de enkelte trafikskabers kompetence til selv at fastsætte priserne. En ophævelse af takstområderne forudsætter derfor enten, at taksterne harmoniseres eller at bus- og togtaksterne adskilles.

En takstharmonisering vanskeliggøres af især tre forhold:

- a. Togrejser er dyrere end busrejser. En harmonisering vil derfor kunne påføre togoperatørerne et tab.
- b. En harmonisering vil gøre lange busrejser (på Fyn mere end 5 zoner) dyrere, og der kan forventes utilfredshed fra en stor del af buskunderne
- c. En harmonisering fratager skaberne retten til selv at fastlægge priserne. Dette er en ulempe for togoperatørerne som leverer et dyrere og mere højklasset produkt end trafikskaberne. Det vil også være en ulempe for trafikskaberne som har behov for at kunne sætte priserne relativt lavt, specielt i tyndt befolkede områder, for at kunne tiltrække flere kunder.

På baggrund af Statsrevisorernes rapport afholdt de regionale trafikskaber et møde med Transport- og Bygningsminister Hans Christian Schmidt den 9. september 2015. Efterfølgende har Ministeren haft møde med DSB og senere med transportordførerne.

Der er tilslutning fra Ministeren til at der arbejdes med forskellige takstmodeller i Øst- og Vestdanmark. De vestdanske trafikskaber havde den 5. oktober 2015 møde med DSB v. direktør Flemming Jensen, hvor DSB præsenterede en model, hvor tog- og bustakster adskilles.

Det er umiddelbart vurderingen, at en adskillelse af taksterne vil løse langt de fleste problemer for kunderne.

Det er aftalt, at takstgruppen, der er nedsat af de vstdanske trafikkselskaber, skal kvalificere modellen, og konkret vurdere, hvilke problemer modellen løser, og hvilke problemer modellen eventuelt ikke løser. Sideløbende hermed vurderes en harmoniseringsmodel, der jf. ovenstående ikke hidtil har kunnet realiseres.

Transport- og Bygningsministeren har den 5. november 2015 (bilag 5.1) bedt trafikkselskaber og togoperatører om en redegørelse i december 2015, og han skriver:

*”Ordførerne og jeg har samtidigt noteret os, at I i Jylland og på Fyn er gået i gang med i fællesskab at analysere på forskellige modeller for forenkling af taksterne, og vi er enige om at bakke op om dette arbejde.... Vi er ... meget interesserede i at følge fremdriften i jeres drøftelser, og lægger vægt på, at der også i Vestdanmark nås frem til et konkret resultat, der kan gennemføres i praksis.”*

Trafikkselskaberne har afgivet et fælles svar i brev af 9. november 2015. (Bilag 5.2)

Den 7. december 2015 afholdes et møde blandt direktørerne for trafikkselskaber og togoperatører i Vestdanmark. Her vil der blive taget stilling til redegørelsen til Transport- og Bygningsministeren.

Bestyrelsen vil blive givet en aktuel status på bestyrelsesmødet den 10. december 2015.

## Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

## Vedtagelse:

*Orienteringen taget til efterretning.*

## Bilag:

- |           |   |
|-----------|---|
| Bilag 5.1 | Transportministerens brev til trafikkselskaberne m.fl. af 5. november 2015. |
| Bilag 5.2 | TiD's brev til transportministeren af 9. november 2015.                     |

## 6. Status for Rejsekort

**Sagsnummer:**

201511-13460

**Resumé:**

Der orienteres om det pilotprojekt, der gennemføres med Rejsekortet i perioden marts til november 2016 i hhv. Nyborg og Svendborg.

**Sagsfremstilling:**

For at teste Rejsekortet og iværksætte nye forretningsgange og ny organisering i FynBus, er der planlagt pilottest i 16 af Nyborg Rejsers busser i Nyborg Kommune og Arrivas 11 busser i Svendborg by, ultimo marts 2016. Testen skal primært give erfaring med drift og dataudveksling med Rejsekort og sikre, at forudsætningerne for en fuld udrulning i november 2016 er på plads. Der vil dog helt frem til foråret 2017 være parallel drift af både Rejsekorts og FynBus' nuværende kortprodukter.

Installation af rejsekortudstyret i pilotbusserne starter 20. februar 2016.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

**Vedtagelse:**

*Orienteringen taget til efterretning.*

## 7. Meddelelser

**Sagsnummer: 201511-13461**

- Arbejdsgruppe vedr. fællesudgifter i FynBus
- Rejsekort version 5.2
- Hybridbusser
- Ny køreplan 13. december 2015

## **8. Eventuelt**

## SIGNERET

---

Formand  
Morten Andersen

---

Næstformand  
Poul Andersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Kristian Nielsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Niels Bebe

---

Bestyrelsesmedlem  
Per Jespersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Anders W. Berthelsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Birger Jensen

---

Bestyrelsesmedlem  
Jesper Hempler

---

Bestyrelsesmedlem  
Kristian Grønbæk Andersen

---

Direktør  
Carsten Hyldborg Jensen